Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

Thunder Tiger

ST-1

Stadium Truck de course 1/8 thermique 4 roues motrices

⚠ Lisez attentivement les instructions avant la première utilisation

Pour des raisons d'amélioration, le produit peut être sujet à modéfication sans préavis.

NOTICE D'UTILISATION

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre pas les dommages d'usage ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement.

INTRODUCTION

Vivez de nouvelles sensations que les pilotes n'ont encore jamais imaginées jusqu'à maintenant en élevant le catégorie grosses roues à un niveau de pure compétition.

Le ST-1 Thunder Tiger est prévu pour la course et a été conçu dans un esprit de pure compétition avec des bras de suspension ultra longs, un centre de gravité extrêmement bas, un châssis super robuste pour une excellente tenue de route. Le ST-1 est livré avec un châssis en aluminium anodisé extra long très résistant, des triangles en plastique composite très résistants et montés sur des boules d'articulation. Des barres anti-roulis équipent de série les trains avant et arrière. Un réservoir hors norme de 150cc augmentera considérablement l'autonomie du nouveau moteur Thunder Tiger PRO-28BX installé dans le ST-1 afin de vous garantir la victoire lors de courses de trucks. Thunder Tiger garantit de ce kit des heures d'utilisation sans aucun souci. Nous pilotons et testons nos produits à travers le monde pour vous apporter des modèles réduits aboutis et performants.

ATTENTION

Merci pour l'achat de ce produit Thunder Tiger.
Veuillez lire toutes les instructions et familiarisez-vous avec le produit et sa radiocommande avant toute utilisation.

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un modèle de haute performance. Il est important de vous familiariser avec le modèle, son manuel, et sa construction avant l'assemblage ou l'utilisation. Il est nécessaire qu'un adulte encadre un enfant si celui-ci effectue le montage.
2. Gardez toujours ce manuel d'instruction à portée de main pour les étapes d'assemblage et d'utilisation, même après l'assemblage terminé.
3. Assurez-vous que toutes les vis soient correctement serrées et que toutes les pièces soient vérifiées après le fonctionnement de la voiture pendant une longue période.
4. Pour obtenir les meilleures performances, il est important de s'assurer que toutes les pièces en mouvement le soient librement, sans aucun point dur.
5. Ne faites pas fonctionner votre modèle réduit sous la pluie, sur la voie publique, à proximité de personnes, près d'un aéroport, ou proche de lieux assujettis à des restrictions d'émission radio.
6. Gardez toujours le carburant éloigné de la chaleur et des flammes. Faites fonctionner votre modèle réduit uniquement en extérieur, dans des lieux bien aérés. Stockez le carburant dans un lieu frais et sec. Assurez-vous que le bouchon de votre bidon de carburant soit bien fermé. Ne touchez aucune pièce de votre modèle réduit qui est en mouvement.
7. Ce produit, ses pièces et sa construction peuvent se révêler dangereux. Faites toujours très attention lorsque vous mécanisez sur le produit. Ne touchez pas les pièces du modèle qui sont en rotation.
8. Contrôlez que la fréquence de votre radiocommande soit conforme aux fréquences autorisées dans votre région ou votre pays. Prenez soin de vous assurer qu'il n'y a pas d'autres modélistes utilisant la même fréquence radio que la vôtre. Enfin, vérifiez que votre radiocommande fonctionne correctement avec d'utiliser votre modèle réduit.

INDEX

Introduction 2
Notes importantes et avertissements 3
Eléments nécessaires à l'utilisation 4
Dézipper les colliers contenus dans la boite 5
Charger le chauffe-bougie 5
Installer les roues 5
Préparation de la radio 6
Installation des batteries radio 6
Fonctionnement de la radio 6
Utilisation de la fonction de direction 7
Utilisation de la fonction gaz/frein 7
Reglage des tringleries de gaz/frein 8
Reglage du carburateur du moteur 8
Remplissage du réservoir 9
Préparation du moteur 9
Démarrage du moteur 10
Rodage et réglage du moteur 10
Réglage du pincement arrière et des amortisseurs 11
Conseils de pilotage 11
Découpe de la carrosserie 11
Dépannage 12
Réglages 13-16
Feuille de réglage 17-18

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

NOTES IMPORTANTES ET AVERSISSEMENTS

CHOIX DU CARBURANT

1. Choisissez un carburant réputé, d'une marque connue qui a fait ses preuves dans l'utilisation de son carburant pour les modèles réduits voiture/truck. N'utilisez pas de carburant pour avion ou bateau dans votre voiture/truck. Choisissez du carburant contenant du méthanol conçu spécialement pour le modèle réduit, un taux de nitrométhane compris entre 10% et 30% et une huile synthétique lubrifiante. Un faible pourcentage de nitrométhane permettra d'obtenir une température basse de votre moteur en fonctionnement et par conséquent son usure sera moindre. Un moteur dont la température de fonctionnement est faible produit moins de puissance. Un carburant avec un taux de 25% de nitrométhane est le plus couramment utilisé (TECHNOFUEL Super Synthèse 25% nitro recommandé).
2. La couleur du carburant est uniquement un indice d'indentification de celui-ci et la coloration n'a aucune incidence sur les performances et la longévité de votre moteur.
3. Attention. Si le réservoir déborde et que le carburant atteint vos éléments radio ou votre système de freinage, cela pourrait entraîner une situation non sécurisée lors du pilotage. Gardez toujours votre bidon de carburant fermé lorsque celui-ci n'est pas utilisé.
4. Ne jetez pas votre bidon de carburant, même vide, dans le feu. Cela pourrait produire un incendie ou une explosion.

MOTEUR

1. Pour faire fonctionner le moteur correctement, veuillez vous référer à la notice de celui-ci.
2. Ne faites jamais fonctionner votre véhicule sans filtre à air. Si le véhicule évolue dans un milieu poussiéreux, utilisez un filtre à air huilé. Il est important que la mousse soit légèrement humidifiée afin de fixer la poussière et de permettre le passage de l'air. Si la mousse du filtre à air est trop imbibée d'huile, cela limitera le passage de l'air et par conséquent les performances du moteur seront bridées.
3. Après le fonctionnement de votre modèle réduit, faites attention aux pièces situées autour du moteur. Celles-ci peuvent présenter un danger dans la mesure où elles peuvent brûler. Ne les touchez pas sans protection.

FONCTIONNEMENT RADIO

1. Lors de la mise en marche votre radiocommande, allumez en premier votre émetteur et tirez l'antenne.
2. Ensuite allumez votre récepteur. Pour l'arrêt, éteignez le récepteur en premier, l'émetteur ensuite.

PREMIERS SECOURS

1. Si par accident vous absorbez du carburant, buvez immédiatement une grande quantité d'eau et tentez de vous faire vomir. Consultez ensuite un centre antipoison.
2. Si vous mettez en contact du carburant sur vos yeux, rincez-les bien avec de l'eau. Consultez ensuite un ophtalmologiste.
3. Si vous mettez en contact du carburant sur votre peau, lavez-la bien avec du savon et de l'eau.

AVERTISSEMENTS

1. Faire fonctionner votre modèle réduit de façon inadaptée peut provoquer des dommages sur autrui. Thunder Tiger et son distributeur n'ont aucune responsabilité sur les conséquences liées à l'expédition, à la construction du modèle réduit ou à toute utilisation effectuée de façon non conforme.
2. Thunder Tiger et son distributeur n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages causés sur des personnes et liés au fonctionnement d'un modèle réduit, son mauvais assemblage ou son équipement /son utilisation. Du fait que l'utilisateur assemble et monte lui-même ce produit, il accepte les conséquences qui y sont liées. Si l'acheteur n'est pas d'accord pour accepter cette responsabilité, il devra retourner ce kit dans son emballage d'origine, non assemblé et inutilisé afin de le remettre en vente.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

ELEMENTS NECESSAIRES A L'UTILISATION

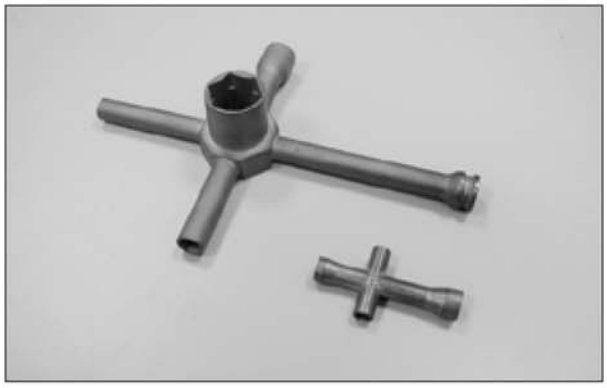
Tournevis, alésoir à carrosserie, couteau de modéliste, ciseaux à lexan

Carburant modélisme TECHNOFUEL Super Synthèse entre 10% et 30% nitro

Colle cyanoacrylate

Pack d'accus de réception et chargeur de batterie

Jeu de clés BTR 1.5mm / 2.0mm / 2.5mm / 5.0mm



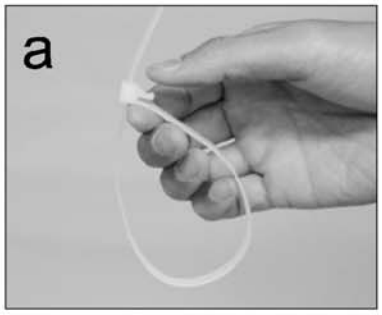
Clés 4 et 5 branches

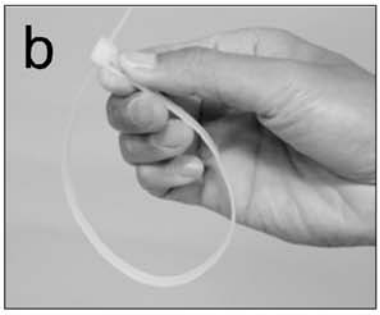
Chauffe-bougie avec chargeur

Pipette à carburant

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

1 DEZIPPER LES COLLIERS CONTENUS DANS LA BOITE





a. Les colliers nylons contenus dans la boîte sont réutilisables. Pour les ouvrir, appuyez sur le petit levier.

b. Tirez sur le collier tout en maintenant appuyé le petit levier. Retirez complètement le collier.

2 CHARGER LE CHAUFFE-BOUGIE

a. Branchez le chargeur sur le secteur puis tirez sur le levier du chauffe-bougie afin de pouvoir connecter l'embout du chargeur à son extrémité.

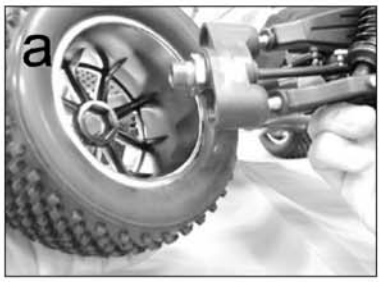
b. Une fois cela fait, la diode LED rouge située sur le chargeur devrait s'allumer pour indiquer la charge.

c. Lorsque la charge est terminée, tirez sur le levier du chauffe-bougie et débranchez l'embout du chargeur. La première charge d'un nouveau chauffe-bougie doit être comprise entre 16 et 24 heures. Pour les charges suivantes, chargez le chauffe-bougie environ 12 heures avant de l'utiliser.

NOTE :

Si le chauffe-bougie devient tiède ou chaud pendant la charge, débranchez-le immédiatement du chargeur. Un chauffe-bougie qui est tiède ou chaud signifie qu'il est trop chargé. Le fait de le charger au-delà de sa capacité peut endommager sa batterie interne et ainsi réduire sa durée de vie.

3 INSTALLER LES ROUES



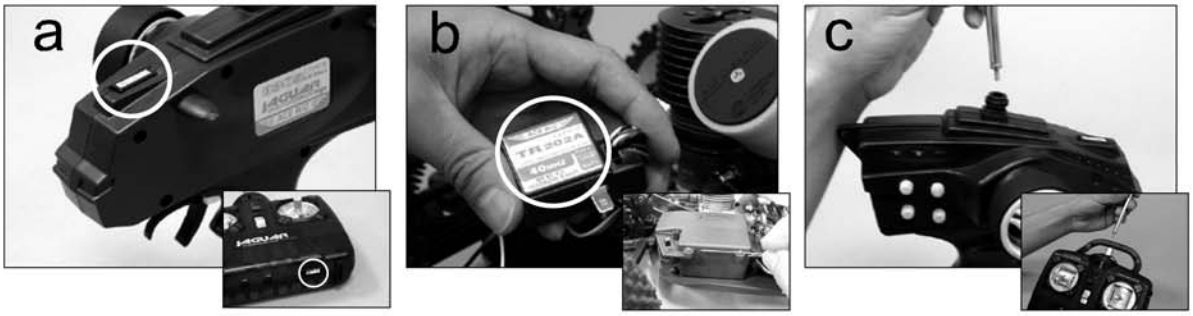
a. Utilisez la clé fournie pour installer les 4 roues.

b. Fixez les écrous de roue fournis avec la clé 5 branches fournie.

c. Tournez la clé afin de visser les écrous de roue.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

4 PREPARATION DE LA RADIO



a. Vérifiez la fréquence imprimée sur le quartz de l'émetteur.

b. Enlevez le récepteur radio du boîtier avec un tournevis. Vérifiez la fréquence imprimée sur le quartz du récepteur et assurez-vous qu'elle corresponde à celle du quartz de l'émetteur. Soyez sûr que personne n'utilise la même fréquence que la vôtre. Lorsqu'il y a un problème radio, cela est dû généralement à des quartz inadaptés, à des quartz défectueux, ou à des gens utilisant la même fréquence. Après avoir vérifié, remettez le récepteur dans le boîtier et fermez le couvercle.

c. Installez l'antenne sur l'émetteur.

5 INSTALLATION DES BATTERIES RADIO

a. Installez 8 piles alcalines de type AA dans l'émetteur.

b. Branchez la prise de l'interrupteur à la batterie de réception.

c. Installez la batterie dans le boîtier de réception puis fermez-le avec le long clips.

6 FONCTIONNEMENT DE LA RADIO

a. Lorsque vous allumez la radio, allumez d'abord l'émetteur.

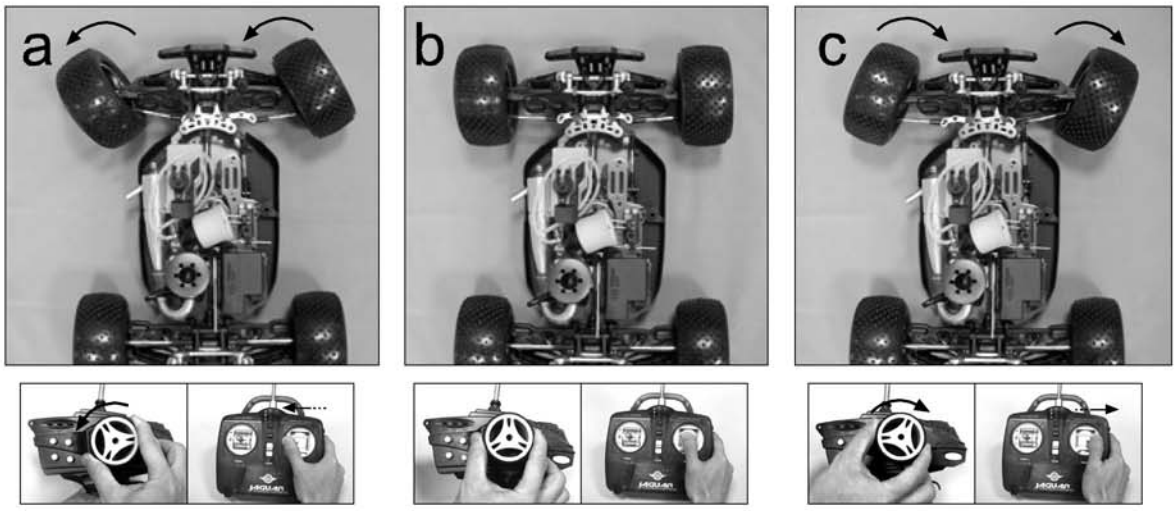
b. Ensuite, allumez le récepteur. Lorsque vous éteignez, éteignez d'abord le récepteur puis l'émetteur.

c. Pour inverser le sens de rotation des servos, utilisez les petits interrupteurs blancs situés derrière la radio à volant (ou situés sous la radio à manches). Pour régler les trims des servos de la radio à volant, utilisez les molettes situées sur le côté du volant (les trims de direction sont indiqués par les lettres "ST" et les trims de gaz/frein par "TH"). Sur l'émetteur à manches, les trims sont situés à côté des manches.

d. Pour plus de détails, veuillez lire le manuel d'instructions de la radiocommande.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

7 UTILISATION DE LA FONCTION DE DIRECTION



a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de direction de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tournez le volant/poussez le manche à gauche. Les roues avant doivent s'orienter vers la gauche. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens de rotation du servo de direction avec le commutateur correspondant.

b. Remettez le volant/manche en position neutre (centrale). Les roues avant doivent maintenant être parfaitement dans l'axe du modèle. Si ce n'est pas le cas, utilisez le levier de trim de direction pour corriger.

c. Tournez le volant/poussez le manche vers la droite. Les roues avant doivent s'orienter vers la droite.

8 UTILISATION DE LA FONCTION GAZ/FREIN

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de gaz/frein de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tirez sur la gâchette sous le volant/poussez le manche en haut. Le carburateur doit être entièrement ouvert et le frein entièrement libre. S'il est nécessaire d'inverser cette fonction, utilisez le commutateur d'inversion correspondant.

b. Remettez la gâchette/le manche au neutre. Le carburateur doit être fermé au point de réglage du ralenti (voir les étapes 9 et 10 pour les réglages) et le frein doit toujours être libre. Si ce n'est pas le cas, corrigez en utilisant le levier de trim de gaz/frein.

c. Repoussez complètement la gâchette/tirez le manche complètement vers le bas. L'ouverture du carburateur doit rester comme elle était au neutre, le ressort de la tringlerie de gaz légèrement comprimé et le disque de frein doit être serré entre les plaquettes.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

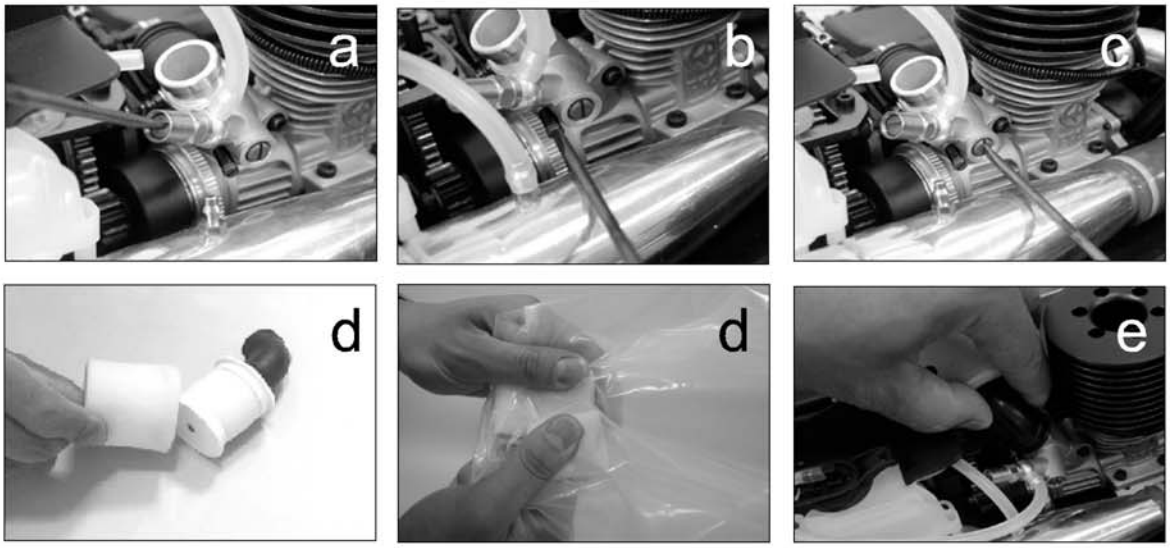
9 REGLAGE DES TRINGLERIES DE GAZ/FREIN

a. Pour régler les tringleries de gaz/frein, il faut tout d'abord allumer la radio avec toutes les commandes au neutre de sorte que le servo soit également en position neutre.

b. Le servo étant au neutre, tournez et ajustez la position de la bague de frein au point limite où les plaquettes viennent serrer le disque sans le pincer (il doit y avoir un espacement de 2mm).

c. Le servo étant au neutre, desserrez les bagues de la tringlerie de gaz. Fermez ensuite à la main le carburateur et bloquez la bague d'arrêt (contre le ressort) de sorte que le ressort soit très légèrement comprimé. Bloquez ensuite l'autre bague d'arrêt proche du pivot de la tringlerie.

10 REGLAGE DU CARBURATEUR DU MOTEUR



a. Pour régler le pointeau de richesse/plein gaz (le plus gros pointeau sortant du corps du carburateur), tournez la vis comme indiquée sur la photo. Le réglage initial de richesse doit être de 2,5 tours (vissez complètement le pointeau, puis redévissez de 2,5 tours). En tournant le pointeau dans le sens des aiguilles d'une montre on appauvrit le mélange, en le tournant dans l'autre sens on l'enrichit.

b. Pour régler le ralenti du moteur (le petit pointeau sortant du corps du carburateur), tournez le pointeau comme indiqué sur la photo en bas au centre. Le réglage initial du ralenti doit correspondre à une ouverture subsistante du boisseau de 1mm. En tournant le pointeau dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente le régime de ralenti (boisseau plus ouvert), en le tournant dans l'autre sens on réduit le régime (boisseau plus fermé). Pour plus de détails sur le réglage du moteur, veuillez vous référer au chapitre consacré aux procédures de REGLAGE INITIAL POUR LE RODAGE.

c. Pour régler le pointeau de reprise (la vis de réglage située à l'extrémité du carburateur), tournez la vis comme indiquée sur la photo. Cette vis sert au contrôle de la quantité de carburant arrivant au moteur au ralenti et à bas régime. Ce réglage permet d'obtenir un ralenti régulier et d'améliorer l'accélération jusqu'aux régimes intermédiaires. Effectuez ce réglage avec le carburateur fermé et après avoir réglé le ralenti. Tournez progressivement la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à butée. NE SERREZ PAS TROP FORT. Maintenant dévissez de 6,5 tours la vis de reprise.

d. Retirez la mousse extérieure du filtre à air et humectez-la uniformément avec quelques gouttes de carburant. Placez le filtre dans un sac en plastique et manipulez-le à travers le sac jusqu'à ce que la mousse soit uniformément imprégnée mais sans être noyée.

e. Finalement, assurez-vous que l'embase du support de filtre soit solidement fixée avec un collier nylon.

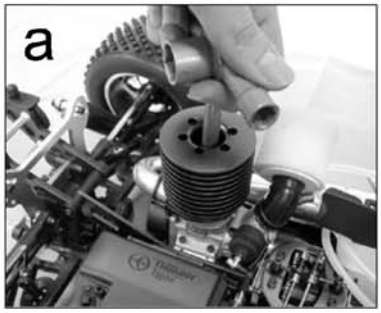
Ne faites jamais fonctionner le ST-1 sans filtre à air. Si la voiture doit fonctionner dans un environnement poussiéreux, remplacez le carburant par de l'huile spéciale filtre (Réf. NFF04). Il est important que la mousse ne soit que légèrement recouverte d'huile pour capter la poussière tout en laissant passer l'air. Si la mousse est trop imprégnée, seule une trop faible quantité d'air pourra passer, ce qui limitera les performances du moteur.

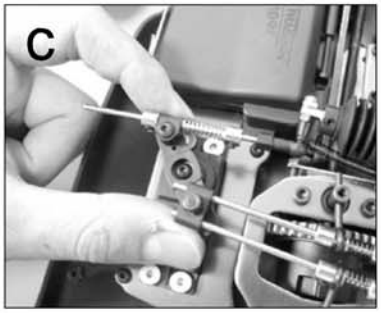
Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

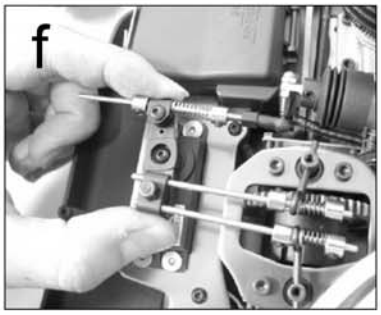
11 REMPLISSAGE DU RESERVOIR

a. Retirez le capuchon de la buse de la pipette de remplissage.
b. Comprimez la pipette, introduisez l'extrémité dans le carburant et aspirez le carburant en relâchant la pression.
c. Soulevez le bouchon du réservoir et remplissez lentement le réservoir avec le carburant TECHNOFUEL Super Synthèse 25% (Réf. 430.225). Si un excès de carburant sort du réservoir en fin de remplissage, il risque de retomber sur l'équipement radio ou sur le frein et rendre le pilotage difficile ou dangereux. Conservez toujours le bidon de carburant bien fermé lorsqu'il n'est pas utilisé.

12 PREPARATION DU MOTEUR







a. Pour démarrer un moteur, retirez d'abord la bougie avec la clé livrée.
b. Vérifiez l'état de la bougie en la branchant sur le chauffe-bougie. Le filament de la bougie doit chauffer au rouge vif. Si le filament n'est que faiblement lumineux, c'est que l'accu du chauffe-bougie est déchargé (il faut alors le recharger). S'il ne s'allume pas du tout ou si le filament apparaît déformé, c'est que la bougie n'est plus en bon état (remplacez-la par une neuve). Une fois ces vérifications effectuées, remettez la bougie en place.

Les bougies pouvant être utilisées pour ce moteur sont les suivantes : CIPOLLA N°7 ref. 309 (quand il fait chaud en été), CIPOLLA N°6 ref. 308 (lorsque la température extérieure est moyenne), CIPOLLA N°5 ref. 307 (quand il fait froid en hiver).

c. En ayant la radiocommande éteinte, tournez manuellement le servo pour ouvrir le carburateur (ouverture des gaz).
d. Obstruez la sortie d'échappement.
e. Maintenez la sortie d'échappement bouchée et tirez sur le lanceur. Continuez à tirer sur le lanceur jusqu'à ce que le carburant atteigne le carburateur, ensuite tirez encore trois fois de plus.
f. Repositionnez manuellement le servo au neutre.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

13 DEMARRAGE DU MOTEUR

a. Allumez d'abord l'émetteur de radiocommande, puis le récepteur du ST-1.
b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie du moteur.
c. Tirez sur la poignée du lanceur et relâchez-là, répétez cette action jusqu'au démarrage du moteur. Il est peut-être nécessaire d'ouvrir momentanément le carburateur, étape 9a (remettez-le immédiatement au neutre dès que le moteur a démarré).

Retirez le chauffe-bougie du moteur lorsque celui-ci a démarré et devient chaud. Si le moteur cale lorsque vous retirez le chauffe-bougie, c'est que le réglage de ce dernier est trop riche. Veuillez vous référer au paragraphe de réglage du moteur.

Si le lanceur devient dur lorsque vous tirez, le moteur peut être noyé. Pour désengorger le moteur, retirez la bougie de la culasse, retournez le véhicule et tirez sur la tirette pour extraire l'excès de carburant. Ensuite revissez la bougie et répétez la procédure de démarrage du moteur.

14 RODAGE DU MOTEUR

Pour roder un moteur neuf, il est nécessaire de régler le pointeau le plus riche possible. Tournez le pointeau principal 1/4 de tour dans le sens anti-horaire (dévissez) à partir du réglage initial (2,5 tours depuis la fermeture complète). Répétez l'étape 14b. Poursuivez ainsi jusqu'à ce que le moteur s'étouffe à plein gaz, puis revissez le pointeau principal 1/4 de tour. Faites rouler la voiture à ce réglage riche du moteur sur un parking vide ou un autre espace suffisamment vaste pour consommer au moins la valeur de 5 réservoirs pour achever le rodage. Il est normal pour un moteur non rodé de s'étouffer fréquemment pendant cette période à cause du réglage très riche. Lorsque cela arrive, il suffit de redémarrer le moteur. Une fois le rodage terminé, suivez les instructions du chapitre REGLAGE DU MOTEUR afin de régler le carburateur pour un fonctionnement optimal.

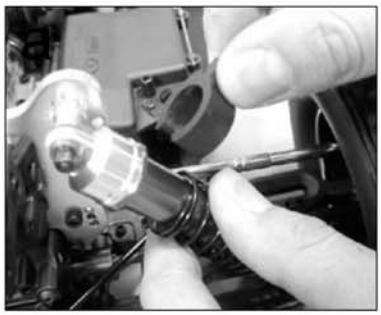
REGLAGE DU MOTEUR

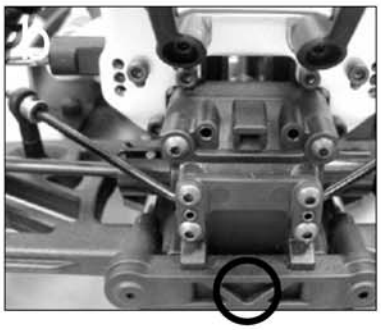
En raison du taux de nitro du carburant utilisé, de l'altitude, du taux d'humidité, etc ... Il n'est pas possible d'indiquer des valeurs de réglage universelles. Veuillez suivre les instructions ci-après pour obtenir les meilleurs réglages possibles du carburateur. N'effectuez pas ces réglages avant que le moteur n'ait été convenablement rodé et soir monté en température de fonctionnement.

a. Démarrez le moteur.
b. Le moteur étant en fonctionnement, faites des aller-retours, en ligne droite, sur une piste suffisamment longue (en atteignant à chaque fois le plein gaz). Recommencez et faites attention au son de l'échappement. Ne restez jamais plein gaz si les roues motrices ne touchent pas le sol, sinon la bielle du moteur peut se briser.
c. Si le son que vous entendez de l'échappement n'atteint pas une note aiguë, vissez le pointeau de richesse (le plus long, sortant du corps du carburateur vers le haut) de 1/4 de tour et recommencez l'étape 14b.
d. Répétez l'étape 14c jusqu'à ce que vous ayez trouvé le réglage optimal du moteur (lorsque visser un peu plus le pointeau de richesse n'améliore plus le fonctionnement du moteur à plein gaz et le redévisser fait chuter légèrement le régime maximal). Pour une utilisation normale, ouvrez le pointeau de 1/4 de tour pour obtenir le meilleur réglage pratique.
e. Pour régler le ralenti, vissez le pointeau de ralenti (régime plus haut) ou dévissez-le (régime plus bas). En pratique, il faut régler le ralenti au plus bas régime possible sans que le moteur n'ait tendance à caler.
f. On ne peut régler le pointeau de ralenti (au milieu du levier de commande du carburateur) que lorsque le moteur est entièrement rodé et après avoir réglé le pointeau de richesse.
g. Répétez l'étape 14b toutes les 10 secondes (1 seconde à plein gaz et 10 secondes au ralenti). Si le régime du moteur au ralenti a tendance à chuter au bout de quelques secondes et que le moteur s'arrête, vissez (dans le sens des aiguilles d'une montre) le pointeau de ralenti de 1/4 de tour. Si le régime du moteur ne varie pas ou augmente au ralenti, ouvrez le pointeau de ralenti de 1/4 de tour.
h. Répétez l'étape 14g jusqu'à ce que le régime du moteur baisse (allant au régime de ralenti, puis ralentissant encore un peu au bout de quelques secondes) sans aller jusqu'à l'arrêt.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

15 REGLAGE DU PINCEMENT ARRIERE ET DES AMORTISSEURS



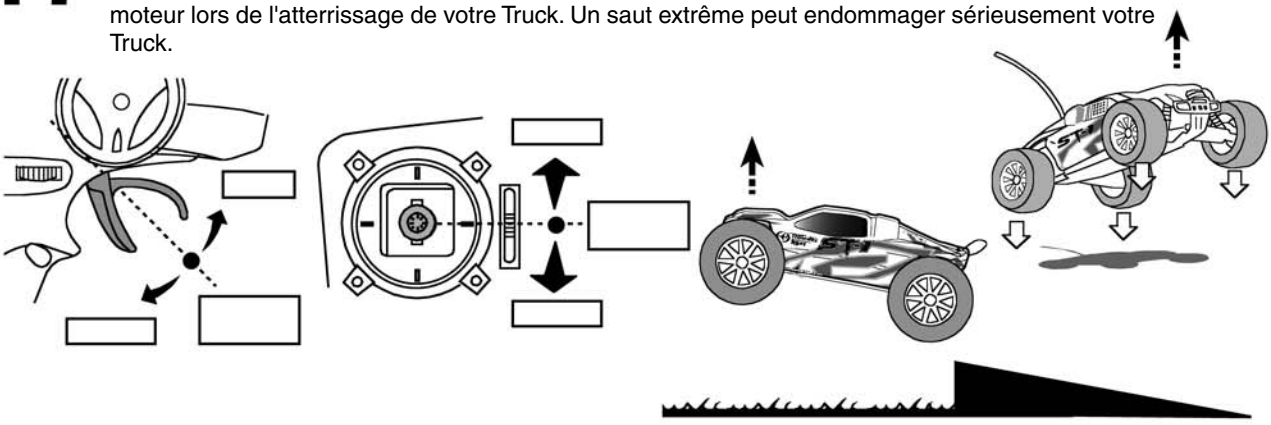


a. Utilisez les cales de précontrainte incluses pour modifier la tension des ressorts. Appuyez sur le châssis pour l'écraser contre le sol puis relâchez-le, la voiture devrait retrouver sa garde au sol définie en usine (indiquée sur la page des réglages). Plus il y aura de précontrainte, plus haute sera la garde au sol, et moins il y aura de précontrainte, plus basse sera la garde au sol. Le nombre de cales de précontrainte utilisées peut être différent à l'avant et à l'arrière, mais ce nombre sera identique pour les demi-trains gauche et droit.

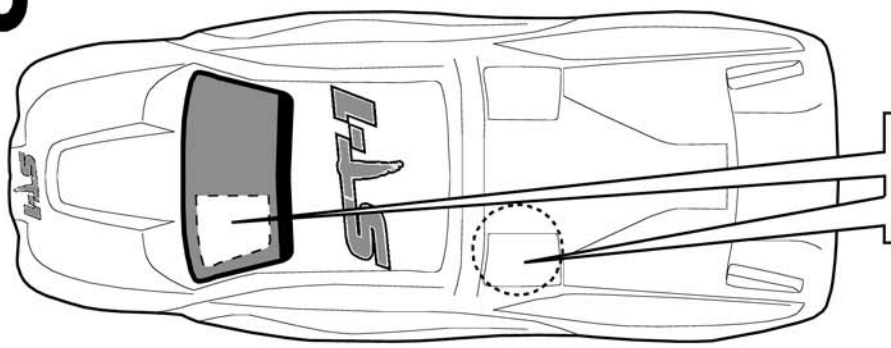
b. Utilisez les cales d'anti-cabrage incluses pour modifier le train arrière. Les angles d'anti-cabrage sont indiqués sur chaque cale.

17 CONSEILS DE PILOTAGE

Lorsque vous contrôlez votre truck pendant les sauts, mettez un peu de gaz afin de faire lever le train avant et ainsi le faire atterrir sur ses quatre roues. Surtout ne surmenez pas ou NE METTEZ PAS PLEIN GAZ votre moteur lors de l'atterrissage de votre Truck. Un saut extrême peut endommager sérieusement votre Truck.



18 DECOUPE DE LA CARROSSERIE



Il est recommandé de découper des fenêtres afin de faire circuler de l'air frais.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

DEPANNAGE

Si vous avez des difficultés à démarrer ou à garder au ralenti votre ST-1, voici une liste de points à vérifier en premier lieu.

Description	Problème	Solution
Le moteur ne démarre pas	Plus de carburan.....	Faire le plein de carburant
	Carburant périmé.....	Changer de carburant
	Chauffe-bougie non chargé.....	Recharger le chauffe-bougie
	Bougie défectueuse.....	Changer la bougie, voir "les problèmes de bougie" dans la section ci-dessous.
	Carburant qui ne parvient..... pas au carbuteur	Ouvrir et fermer le bouchon du réservoir.
	Moteur noyé.....	Voir la section "Moteur noyé" dans la section ci-dessous.
	Surchauffe du moteur.....	Permettre au moteur de refroidir, enrichir le mélange de carburant, voir la section "Mélange du carburant" ci-dessous.
	Carburateur mal réglé.....	Re-réglez le carburateur, voir les sections "Mélange du carburant" ou "Réglages d'usine du carburateur" ci-dessous.
	Echappement bouché.....	Vérifier l'échappement, retirer ce qui l'entrave.
	Filtre à air bouché.....	Vérifier le filtre à air, retirer ce qui l'entrave.
Le moteur démarre, puis cale	Leralenti est trop bas.....	Régler la vis de ralenti, voir la section "Mélange du carburant" ci-dessous.
	Des bulle dans la..... durite à carburant	Vérifier qu'il y n'y ait pas de fuites dans la durite.
	Bougie encrassée.....	Changer la bougie, voir la section "les problèmes de bougie" ci-dessous.
La ficelle de lanceur ne se rembobine pas	Moteur noyé.....	Voir la section "Moteur noyé" ci-dessous.
	Moteur serré.....	Examiner les dommages du moteur.

Les problèmes de bougie.

La bougie de votre moteur doit être remplacée régulièrement afin de maintenir des performances optimales et un démarrage facile. La plupart des problèmes de démarrage ou de performances inégales peuvent être dus à la bougie. La façon la plus rapide de vérifier si une bougie est défectueuse est d'en installer une neuve et de voir si le problème persiste ou non. Cependant, pour tester une bougie, dévissez-là de la culasse avec une clé à bougie (assurez-vous qu'il n'y ait pas de poussière sur le dessus de la culasse qui pourrait tomber dans le moteur. Ne perdez pas le joint en cuivre qui est livré avec la bougie). Branchez la bougie au chauffe-bougie. Tout le filament doit devenir incandescent. Parfois, il arrive que les premières spirales ne s'allument pas alors que le reste du filament s'illumine. Cela indique que la bougie est défectueuse ou que la batterie du chauffe-bougie est déchargée. Essayez de recharger le chauffe-bougie ou remplacez la bougie.

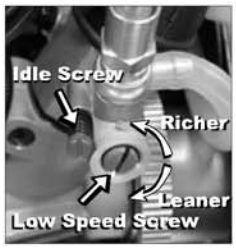
Moteur noyé

Les symptômes d'un moteur noyé se caractérisent par un démarrage difficile, un son étouffé provenant de l'échappement, la tirette ne fonctionnera pas et du carburant s'écoulera de l'échappement. Retirez la bougie avec une clé à bougie et enlevez le filtre à air. Retournez la voiture et tirez plusieurs fois sur la tirette pour évacuer le trop plein de carburant du moteur et du carburateur. Installez la bougie et essayez à nouveau de démarrer le moteur.

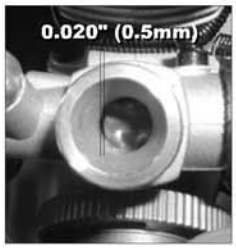
Mélange du carburant

Le mélange du carburant est fonction de trois réglages sur le carburateur et doivent être préréglés d'usine (voir les photos ci-contre). Votre moteur devrait démarrer et fonctionner avec un réglage légèrement riche (ce qui est bon pour le rodage). Conseil : Assurez-vous toujours que de la fumée s'échappe du résonateur pendant le fonctionnement du moteur. Ce qui est une preuve comme quoi suffisamment de carburant arrive au moteur.

Réglages d'usine du carburateur.



Vis de reprise
6,5 tours
Dans le sens des aiguilles d'une montre = Appauvri
Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre = Enrichi



Ouverture du carburateur (ralenti moteur)
(0,5mm)
Réglez la vis de ralenti jusqu'à obtenir 0.5mm

Pointeau
2,75 tours
Dans le sens des aiguilles d'une montre = Appauvri
Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre = Enrichi

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

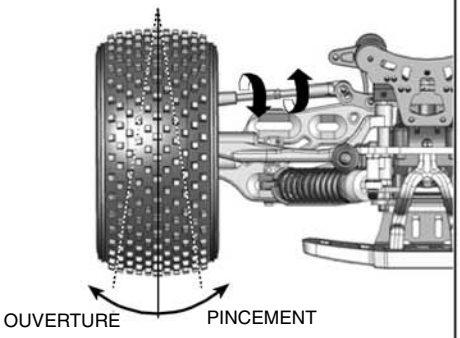
REGLAGES

Réglage du pincement et de l'ouverture (avant)

1. Réglez le pincement et l'ouverture du train avant en tournant les biellettes gauche et droite de direction.

Longueur de biellettes	Incidence sur le comportement
Augmenter la longueur Augmente le pincement	Augmente la stabilité en ligne droite. Diminue la vivacité de la direction.
Diminuer la longueur Augmente l'ouverture	Diminue la stabilité en ligne droite. Augmente la vivacité de la direction.

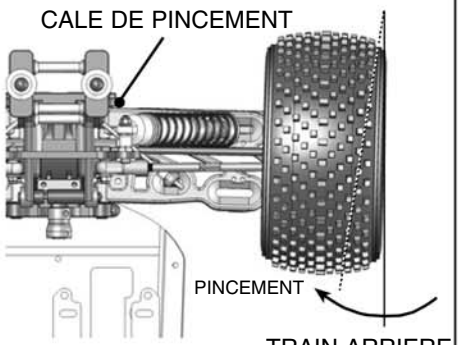
Note : Assurez-vous que longueur des biellettes gauche et droite soit identique.



TRAIN AVANT

Réglage du pincement et de l'ouverture (arrière)

2. Réglez le pincement et l'ouverture du train arrière en changeant les différentes cales derrière la cellule. Retirez les coquilles plastiques d'axes de triangles à l'intérieur de la cale et insérez-les dans la nouvelle cale. Remontez la cale. Il y a quatre différentes cales en plastique qui peuvent être choisies pour les réglages. Référez-vous au tableau suivant.



TRAIN ARRIERE

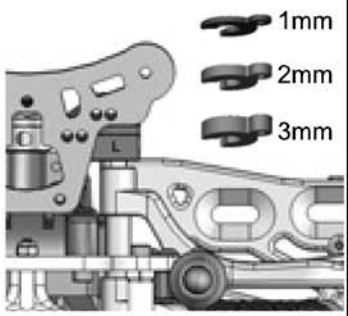
Câle n°	Angle de pincement/ ouverture arrière	Incidence sur le comportement
RR1	Plus d'ouverture (Diminue la tenue de route)	Augmente la directivité mais diminue la stabilité en sortie de virage.
RR 1.5		
RR 2		
RR 3	Plus de pincement (Augmente la tenue de route)	Diminue la directivité mais augmente la stabilité en sortie de virage.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

REGLAGES

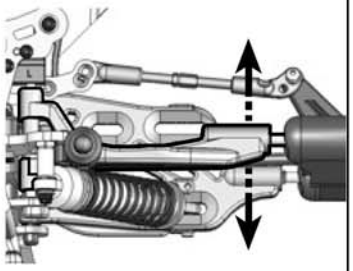
Chasse (avant)

Epaisseur maximale : 5mm



3. L'angle de chasse peut être modifié en changeant les cales en plastique situées sur les axes de triangle supérieur.

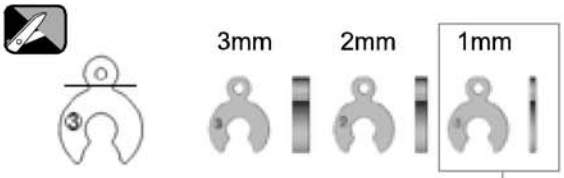
	Incidence sur le comportement
Cales derrière le triangle supérieur Moins de chasse	Survireur en entrée de virage. Plus lent en sortie de virage.
Cales devant le triangle supérieur Plus de chasse	Sous vireur en entrée de virage. Plus rapide en sortie de virage.



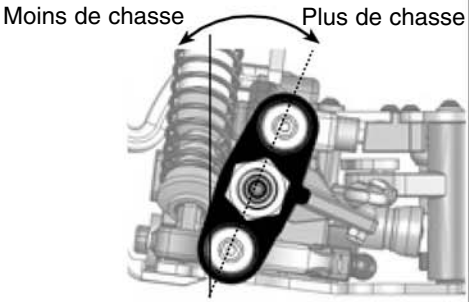
Conseil : Utilisez une pince à bec courbé pour placer et retirer les cales afin de rendre le réglage plus facile.

Note 1 : Quand vous placez les cales derrière les triangles supérieurs, coupez l'oeillet des cales pour éviter tout contact avec la barrette de direction.

Note 2 : Assurez-vous d'effectuer des réglages identiques sur les côtés gauche et droit de la voiture.



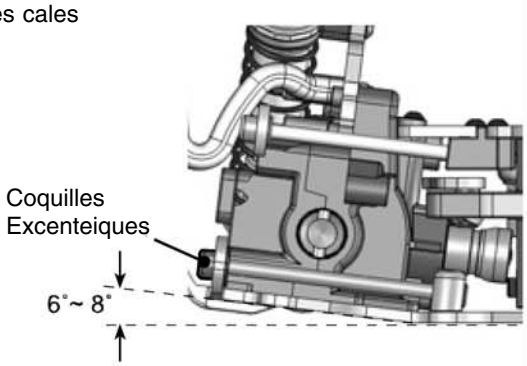
Câle d'1mm à utiliser unquement comme pièce de rechange

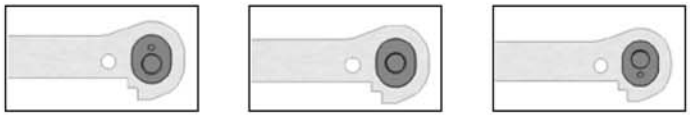


Réglage anti-plongée avant

4. Réglage anti-plongée avant : l'angle d'anti-plongée avant peut être réglé en utilisant les différentes coquilles en plastique (excentriques) dans les cales de triangle inférieur. Référez-vous au tableau suivant.

FF-1	6°	Diminue la vivacité de la direction. Bonne directivité sur les circuits à bosse.
FF0	7°	
FF1	8°	Augmente la vivacité de la direction. Bonne directivité sur les circuits peu accidentés.





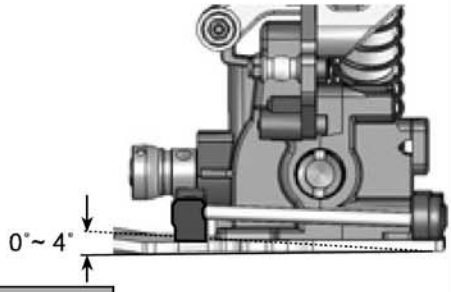
Note : Assurez-vous d'effectuer des réglages identiques entre les côtés gauche et droit de la voiture.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

REGLAGES

Réglage anti-cabrage arrière

5. Réglage d'anti-cabrage arrière : l'anti-cabrage arrière peut être réglé en utilisant les différentes cales de triangle inférieur arrière situées à l'avant de la cellule arrière.



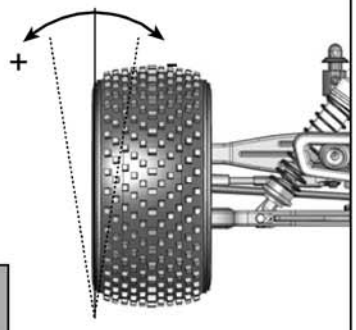
Cales avant de triangle arrière	Caractéristiques
RF 0	Moins d'anti-cabrage, triangle à plat. Augmente la motricité arrière en virage. Diminue la motricité arrière lors d'accélération. Plus directive sur les circuits bosselés.
RF2	
RF3	Plus d'anti-cabrage, triangles penchés vers l'arrière. Diminue la motricité arrière en virage. Augmente la motricité arrière lors d'accélération. Plus directive sur les circuits peu accidentés ou glissants.
RF4	

Réglage du carrossage (avant)

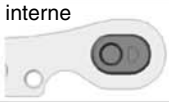
6. Réglage du carrossage avant : Réglez le carrossage avant en ajustant la longueur des boules de fusée situées sur les triangles supérieurs avant.

Longueur (L)	Incidence sur le comportement
Les allonger Carrossage positif	Diminue la directivité
Les raccourcir Carrossage négatif	Augmente la directivité

CARROSSAGE AVANT



Note 1 : Pour augmenter les réglages de carrossage avant, vous pouvez changer les coquilles en plastique (excentriques) sur la cale avant de triangle supérieur et changer les trous des cales d'axes de triangles situés sur la platine de sauve servo.

Coquilles plastiques	Platine de sauve servo		Incidence sur le carrossage avant
Trou interne 			Plus de carrossage
Trou externe			Moins de carrossage

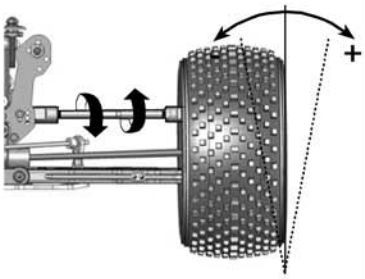
Note 2 : Assurez-vous d'effectuer des réglages identiques entre les côtés gauche et droit de la voiture.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

REGLAGES

Réglage du carrossage (arrière)

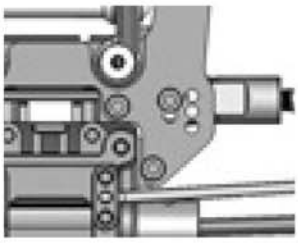
CARROSSAGE ARRIERE



7. Réglage du carrossage arrière : Réglez le carrossage arrière en modifiant la longueur des biellettes supérieures.

Longueur (L)	Incidence sur le comportement
Les allonger Carrossage positif	Diminue la traction en entrée de virage
Les raccourcir Carrossage négatif	Augmente la traction en entrée de virage

Note 1 : Vous pouvez également régler le carrossage arrière en positionnant les biellettes supérieures dans les différents trous du support amortisseur et sur les trous des fusées arrière. Pour plus d'informations, référez-vous à "la feuille de réglages" qui est à part.

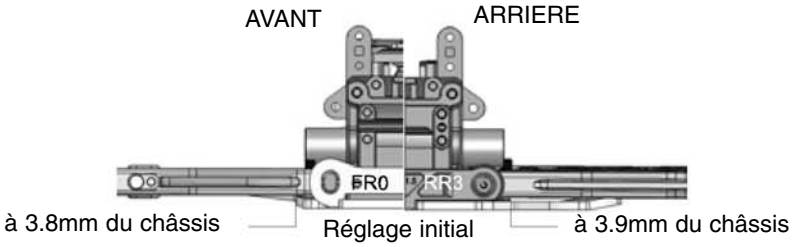


Note 2 : Assurez-vous d'effectuer des réglages identiques entre les côtés gauche et droit de la voiture.

Réglage de la garde au sol

8. Réglage de la garde au sol : le réglage de la garde au sol des trains avant et arrière s'effectue en vissant ou dévissant les vis situés sur les triangles inférieurs.

Vis	Garde au sol	Caractéristiques
Vissées	Devient basse	Moins de directivité, bonne tenue de route sur les circuits peu accidentés
Dévissées	Devient haute	Plus de directivité, bonne tenue de route sur les circuits accidentés



Réglage de l'Ackerman

9. Réglage de l'Ackerman : Réglez l'angle Ackerman en fixant les biellettes de direction dans les différents trous de la barrette de direction.

Trou de fixation des biellettes de direction	Caractéristiques
Trou avant	Sensibilité de la direction accentuée. Préférable pour les circuits sinueux, étroits
Trou arrière	Sensibilité de la direction moins importante. Préférable pour les circuits rapides

Ancrage Ackerman

Note : Assurez-vous d'effectuer des réglages identiques entre les côtés gauche et droit de la voiture.

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

ST-1 FEUILLE DE REGLAGE

Pilote	Date	Circuit	Radio	Servo	Moteur	Bougie

Carburant	Dents/Cloche Embrayage	Jantes	Pneus	Mousse de Pneus	Resonateur
Marque Nitro: %	T/ T				

AMORTISSEURS

(Marque d'huile Amortisseur:_____)

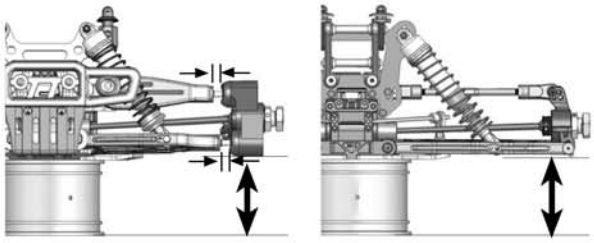
	Avant	Arrière
Huile	#	#
Réssort	☐ Blue: Souple	☐ Blue: Souple
	☐ Rouge: Origine	☐ Rouge: Origine
	☐ Noir: Dur	☐ Noir: Dur
Cales	mm	mm

HUILE DE DIFFERENTIEL

	Avant	Centre	Arrière
Huile	#	#	#

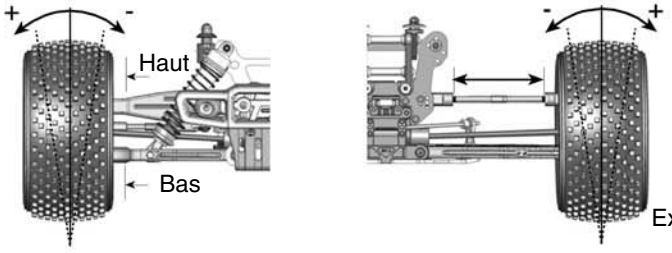
GARDE AU SOL

Avant	Arrière
mm	mm



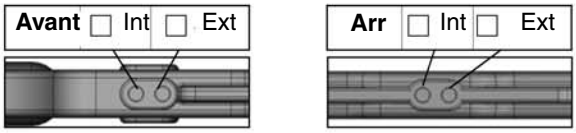
ANGLE DE CARROSSAGE

Avant	Arrière
° Haut _____ mm, ° Bas _____ mm	° _____ mm

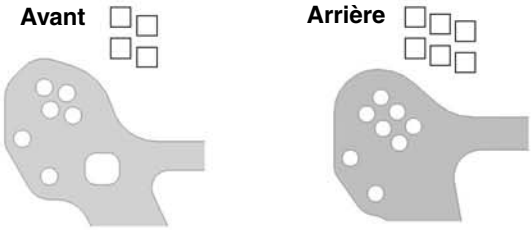


POSITION AMORTISSEURS

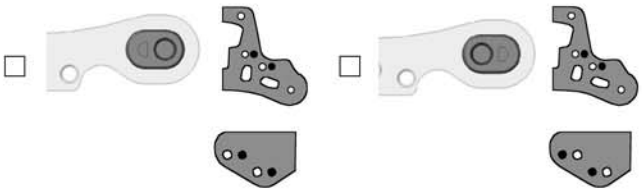
Fixation sur les triangles



Fixation sur les supports amortisseurs

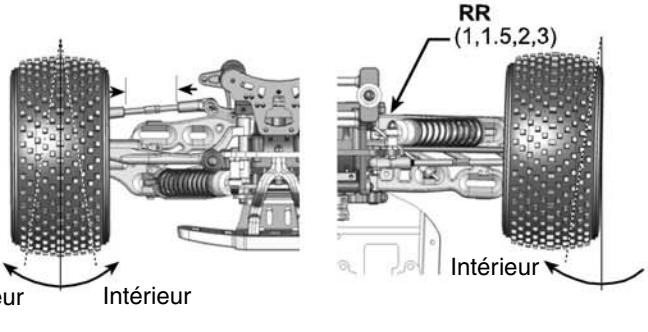


FIXATION TRIANGLE DE SUSPENSION AVANT



ANGLE D'OUVERTURE/PINCEMENT

Avant	Arrière
° _____ mm	☐ 1 , ☐ 1.5 , ☐ 2 , ☐ 3



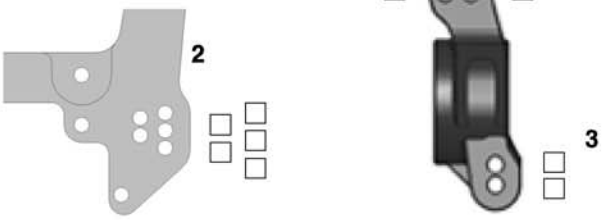
Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com

CALES DE TRIANGLE AVANT/ARRIERE

Avant	Arrière
☐ FF-1	☐ RF0
☐ FF0	☐ RF2
☐ FF1	☐ RF3
	☐ RF4
FR	☐ RR1
	☐ RR1.5
	☐ RR2
	☐ RR3

FIXATION DES BIELLETTES ARRIERE

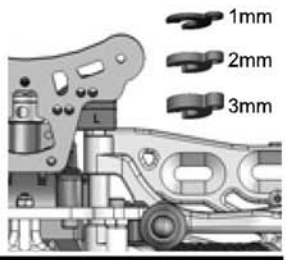
1. Fixation des biellettes supérieures sur la fusée
2. Fixation de la biellette supérieur
3. Fixation de laxe de fusée



CHASSE (AVANT)

Cales : Max. 5mm	
Avant:	mm
Arrière:	mm

Epaisseur Maxi : 5mm



NOTE DE COURSE

Finale:_____ Place ☐ Qualification_____

Notes: _____

BARETTE DE DIRECTION

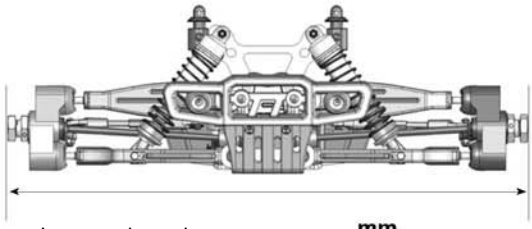
A: Avant

B: Arrière

BARRE ANTIROULIS

Avant	Or ø3	Noir ø2.7	Argent ø2.5
Arrière	Or ø3	Noir ø2.7	Argent ø2.5

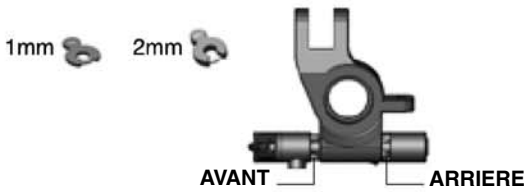
LARGEUR DES VOIES



Largeur des voies _____ **mm**

REGLAGE DE L'EMPATTEMENT

Cales:			
Avant:	☐ 1mm	☐ 2mm	☐ 3mm
Arrière:	☐ 1mm	☐ 2mm	☐ 3mm



CONDITION DU CIRCUIT

Surface: ☐ Plat ☐ Défoncé

Bosses: _____

Adhérence: ☐ Faible ☐ Moyenne ☐ Forte

Surface: _____

☐ Sable ☐ Poussière ☐ Herbe ☐ Argile ☐ Autre

☐ Humide ☐ Sec ☐ Poussièreux ☐ Autre

Remarques :

Notice provonant du site internet mrcmodelisme.com